

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta la documentación ambiental presentada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación como promotor del proyecto, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Entubación subterránea del cauce de riego La Mina de la Comunidad de Regantes de las Huertas de Termens (Lleida).

Madrid, 4 de diciembre de 2002.—La Secretaria general, P. S. (Orden MAM/3049/2002, de 3 de diciembre de 2002, «Boletín Oficial del Estado» del 4), el Director general de Calidad y Evaluación Ambiental, Germán Glaría Galcerán.

25269 *RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto de «Mejora de los desagües Cándido y Vilaret en Roquetes (Tarragona)», del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo II de este Real Decreto legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto «Mejora de los desagües Cándido y Vilaret en Roquetes (Tarragona)» se encuentra comprendido en el apartado C del grupo I del anexo II: «proyectos de consolidación y mejora de regadíos de más de 100 hectáreas», de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 2 de octubre tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación enviada por la Dirección General de Desarrollo Rural del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto «Mejora de los desagües Cándido y Vilaret en Roquetes (Tarragona)» consiste fundamentalmente en la regularización de la solera y el revestido con piezas de hormigón de los desagües superficiales existentes en tierra de la comunidad de regantes de Roquetes (Tarragona), evitando encharcamientos y la consiguiente muerte por asfixia de los cultivos. Las obras en esencia son: excavación del desagüe, refino de taludes y solera, nivelación con capa de grava, losa de hormigón en masa, piezas en «L» de hormigón y unión de éstas con mortero. Se completa con las obras de fábrica necesarias para su perfecto funcionamiento y reposición de servicios y accesos afectados.

La Direcció General de Boscos i Biodiversitat, Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya ha emitido Resolución sobre el proyecto del asunto con fecha 16 de agosto de 2002 en la que hacen las siguientes consideraciones:

El proyecto no afecta a ningún espacio de interés natural incluido en el Plan de espacios de interés natural, aprobado por Decreto 328/92 de 14 de diciembre, ni hábitat de interés comunitario prioritario de acuerdo con la Directiva 92/43/CEE y 97/62/CE.

El proyecto no se ajusta a los supuestos previstos en el anejo I del Decreto 114/1988, de 7 de abril, de evaluación de impacto ambiental de la Generalidad de Cataluña.

La ejecución del proyecto no representa un impacto ambiental significativo y no supone ninguna afección directa o indirecta sobre espacios con formaciones naturales de interés botánico o faunístico, ni zonas de gran valor patrimonial y cultural, así como tampoco áreas de gran densidad demográfica.

Considerando las respuestas recibidas, y los criterios del anexo III de la Ley 6/2001, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta la documentación ambiental presentada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación como promotor del proyecto, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter

al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Mejora de los desagües Cándido y Vilaret en Roquetes (Tarragona)».

Madrid, 4 de diciembre de 2002.—La Secretaria general, P. S. (Orden MAM/3049/2002, de 3 de diciembre, «Boletín Oficial del Estado» del 4), el Director general de Calidad y Evaluación Ambiental, Germán Glaría Galcerán.

25270 *RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto de «Posibles corredores de acceso al aeropuerto de Burgos desde la Red de Carreteras del Estado. Nuevo acceso», en la provincia de Burgos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo, y el Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, y en el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, en los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental y de las resoluciones sobre el sometimiento o no a evaluación de impacto ambiental de los proyectos incluidos en el anexo II del citado Real Decreto Legislativo 1302/86, de competencia estatal.

El proyecto se tipifica en la categoría de proyectos del anejo II de la Ley 6/2001, grupo 9, otros proyectos; letra k) «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, es decir...».

Con fecha 21 de mayo de 2002, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación relativa al proyecto citado incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto de este estudio informativo «Posibles corredores para el acceso al aeropuerto de Burgos desde la red de carreteras del Estado. Nuevo acceso» en la provincia de Burgos, es la recopilación y análisis, desde los puntos de vista ambiental, físico, cultural y territorial de los datos necesarios para definir, en líneas generales, los posibles corredores por donde discurrirán las diferentes alternativas de trazado planteadas en esta memoria resumen.

El diseño del nuevo acceso está marcado por la situación del aeropuerto entre tres viarios principales: la N-I al norte y al oeste y la N-120 al sur. La N-I conecta al sur del área de estudio con la A-1. La confluencia entre la N-I y la norte y oeste está actualmente resuelta con una estructura y dos ramales uno de entrada y otro de salida. Este enlace será sustituido próximamente por una glorieta a diferente nivel que dará acceso a las futuras N-623 y N-I. En la zona sur se encuentra el enlace de Castañares, punto de convergencia de la N-I y la N-120, con una estructura sobre ésta y donde los movimientos se resuelven mediante sendas intersecciones en T.

La Dirección General de Carreteras plantea tres alternativas diferentes, las denominadas Solución 1, Solución 2 y Solución 3.

La Solución 1 se basa en la reforma del enlace de Castañares, de forma que se eliminen los actuales giros a la izquierda en la confluencia de la N-120 con la N-I. Un vial bidireccional conectará el nuevo enlace con los viales internos del aeropuerto.

En la Solución 2 el acceso al aeropuerto se realizará a partir de una vía de servicio unidireccional que discurrirá paralela a la N-I oeste. El sentido de recorrido es norte, comenzando en el enlace de Castañares, dando acceso tanto a los vehículos provenientes de la N-I como a la intersección con los de la N-120. Posteriormente se producirá la intersección con un vial bidireccional que enlazará con la glorieta interna del aeropuerto. La vía de servicio terminará con ramales a la N-I norte y a la N-I oeste.

En la Solución 3 la conexión con el aeropuerto, consistirá al igual que en la solución 1 en un vial bidireccional, se desplazará hacia el este

sobre la N-120 para liberar el actual enlace de Castañares. Se daría así mejor acceso a una urbanización adyacente.

El Ministerio de Medio Ambiente ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General de Conservación de la Naturaleza.

Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Confederación Hidrográfica del Duero.

Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural. Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León.

Ayuntamiento de Burgos.

Se han recibido contestaciones de la Dirección General de Calidad Ambiental y de la Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Junta de Castilla y León.

La Dirección General de Calidad Ambiental informa que el posible impacto que se pueda ocasionar por la ejecución de este nuevo acceso, no va a ser significativo, debido a la pequeña magnitud del proyecto y a que los terrenos que serán utilizados no se consideran valiosos, desde el punto de vista medioambiental. Sugiere la posibilidad de considerar que este proyecto pueda estar incluido en el anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/86, de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo, por tratarse de una nueva carretera.

La Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural recomienda completar la documentación existente con un análisis detallado de los yacimientos arqueológicos catalogados en el Inventario Arqueológico Provincial, de los que adjunta una copia, así como llevar a cabo una prospección arqueológica de la superficie afectada por el proyecto que permita evaluar la incidencia del mismo sobre el patrimonio histórico y arqueológico. Informa que esta actuación tendrá que ser realizada por técnico arqueólogo competente y coordinada con el Servicio Territorial de Cultura de Burgos.

Considerando las respuestas recibidas, los criterios del anexo III de la Ley 6/2001, analizada la totalidad del expediente y tras la realización de una visita técnica a la zona que se verá afectada por el proyecto, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. Hay que reseñar que en ninguna de las soluciones propuestas se afectan terrenos considerados de protección especial y además se remarca que todas las soluciones presentadas, transcurrirán casi por completo, por zona reservada para el Sistema General Aeroportuario. Todos los terrenos que se verán afectados por esta actuación, están ya muy alterados por la actividad humana no presentando valores de flora y fauna relevantes, en la actualidad están dedicados a cultivos de secano. Por todo ello, se informa que las tres soluciones propuestas para la realización de este proyecto, es decir la solución 1, la solución 2 y la solución 3, explicadas sintéticamente con anterioridad en esta Resolución, se consideran viables y adecuadas desde el punto de vista medio ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto de «Posibles corredores de acceso al aeropuerto de Burgos desde la red de carreteras del Estado. Nuevo acceso» en la provincia de Burgos.

No obstante, en la realización del proyecto se deberán tener en cuenta las sugerencias recogidas en las respuestas emitidas por la Dirección General de Calidad Ambiental y de la Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Junta de Castilla y León. Se recomienda de igual manera, la toma de una serie de medidas encaminadas a prevenir y a mitigar posibles daños medioambientales, medidas que se comentan a continuación. En caso de producirse intercepción de cursos de agua, durante la ejecución del proyecto, deberán disponerse obras de drenaje diseñadas tanto para el desagüe de estos cursos de agua como para que sirvan de posibles pasos de fauna (dimensionadas acorde a normativa existente). Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía, pudiera producir sobre zonas habitadas existentes a lo largo del trazado, así como los daños que se pudieran provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de prestamos y a vertederos. Se recomienda de igual modo, la toma de medidas encaminadas a evitar la contaminación del suelo, de las aguas superficiales y de las aguas subterráneas, por ello los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. en ningún caso serán vertidos directamente al terreno o a los cursos de

agua. Los productos residuales y materiales de deshecho generados durante las operaciones de realización de las obras serán tratados según indique la legislación vigente, debiendo además ser trasladados siempre a vertederos autorizados. Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura, se asegurará mediante la aplicación de las medidas que se consideren oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente que se pueda producir, se señalará de manera adecuada.

Madrid, 4 de diciembre de 2002.—La Secretaria general, P. S. (Orden MAM/3049/2002, de 3 de diciembre, «Boletín Oficial del Estado» del 4), el Director general de Calidad y Evaluación Ambiental, Germán Glaría Galcerán.

25271 RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del anteproyecto de un nuevo helipuerto en Ceuta.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo, y el Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, y en el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, en los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental y de las resoluciones sobre el sometimiento o no a evaluación de impacto ambiental de los proyectos incluidos en el anexo II del citado Real Decreto Legislativo 1302/1986, de competencia estatal.

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, según la redacción dada en la Ley 6/2001, de 8 de mayo, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 10 de octubre de 2002, la documentación relativa al «anteproyecto de un nuevo helipuerto en Ceuta», incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto se tipifica en la categoría de proyectos del anexo II de la Ley 6/2001, Grupo 7, proyectos de infraestructuras; letra d) «construcción de aeródromos (proyectos no incluidos en el anexo I)» y Grupo 9, otros proyectos; letra k) «cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente...». Este último apartado hace referencia a la modificación del Puerto de Ceuta.

Con el fin de dotar a la ciudad de Ceuta de una instalación aeronáutica que permita el transporte aéreo regular entre dicho enclave y la Península y que la mantenga unida con ésta cuando las condiciones adversas de la mar no permitan la utilización de los ferrys que la enlazan con Algeciras, AENA ha emprendido la construcción de un helipuerto comercial permanente abierto al tráfico civil que además pretende se constituya en un foco de desarrollo y en un motor de actividades económicas de la ciudad.

El emplazamiento seleccionado con el acuerdo de las autoridades del Puerto de Ceuta, está situado entre el puerto pesquero y el pantalán de poniente. Tanto la FATO (área de aproximación final y de despegue) como el resto de las instalaciones se asentarán sobre un relleno protegido con escollera, todo ello ganado al mar, evitando así la utilización de terrenos y parcelas del puerto. La superficie total ganada al mar será de 33.000 metros cuadrados.

El helipuerto proyectado dispondrá de una FATO de dimensiones 240 m de longitud por 46 m de anchura; un hangar para albergar un helicóptero y realizar operaciones de mantenimiento preventivo y servicio de línea de los helicópteros; una plataforma con tres puestos de estacionamiento unida a la FATO y al hangar mediante una calle de rodaje; el edificio terminal donde se ubicará la torre de control y la sala de operaciones y meteorología; un almacén; un parking dotado de 30 plazas de estacionamiento; y otros servicios como el suministro de combustible, mediante una boca en cada puesto de estacionamiento, y servicio de salvamento y extinción de incendios.